

B. STRAFRECHT — DROIT PÉNAL

I. BUNDESSTRAFRECHT

CODE PÉNAL FÉDÉRAL

9. Urteil des Kassationshofes vom 16. Februar 1928 i. S. Gerster gegen Staatsanwaltschaft Baselland.

Art. 67 rev. BStR. Eisenbahngefährdung ist die schuldhaft e Auslösung einer dem technischen Eisenbahnbetrieb eigentümlichen erheblichen Gefahr; Begriff der Erheblichkeit einer Gefahr (Erw. 2 a).

Fahrlässigkeit: (Erw. 2 b).

A. — Der Kassationskläger ist Bahndienstarbeiter der Station Gelterkinden. Am Morgen des 10. Juni 1927, als er zwischen 3.45 und 5.00 Uhr allein den Abfertigungsdienst versah, liess er infolge einer falschen Weichenstellung eine Motordraisine auf dem falschen Geleise die Rückfahrt nach Basel antreten. Die Draisine stand deshalb plötzlich dem anfahrenden Güterzug Nr. 644 gegenüber und wurde durch den Zusammenprall mit der Lokomotive stark beschädigt, während die Draisinenfahrer sich noch rechtzeitig in Sicherheit bringen konnten. Der Kassationskläger wurde in Untersuchung gezogen und am 6. Oktober 1927 überwies das eidg. Justiz- und Polizeidepartement die Sache gemäss Art. 125 Abs. 2 OG dem Kanton Baselland zur Beurteilung. Am 29. Oktober 1927 erkannte das basell. Kriminalgericht, die objektiven und subjektiven Voraussetzungen einer fahrlässigen Eisenbahngefährdung nach Art. 67 rev. BStR seien erfüllt. Es habe die Möglichkeit bestanden, dass der Lokomotivführer zur Vermeidung eines Zusammenstosses mit der Draisine Massnahmen

ergriff, die die Sicherheit des Zuges erheblich hätten beeinträchtigen können. Die ordnungsgemässe Fahrt des Zuges sei unterbrochen und erheblich gestört worden. Vor allem aber sei die Draisine selbst in ihrer Fahrt entscheidend gehemmt und zudem stark beschädigt worden. Die Fahrer hätten in Lebensgefahr gestanden. Dem Kassationskläger sei zum Verschulden anzurechnen, dass er trotz Kenntnis der gesamten Weichenanlage die unrichtige Weiche gestellt habe. Hätte er sich wirklich die erforderlichen Kenntnisse für die Einlegung der Draisinefahrt nicht zugetraut, so hätte er von jeder Tätigkeit absehen sollen. Das Kriminalgerichtsurteil wurde am 16. Dezember 1927 auf Appellation hin vom Obergericht Baselland geschützt.

B. — Gegen das Obergerichtsurteil hat Gerster die Kassationsbeschwerde am 21. Dezember 1927 angemeldet und am 3. Januar 1928 eingereicht. Zur Begründung wird ausgeführt: Das Obergerichtsurteil beruhe auf aktenwidrigen Annahmen. Der Kassationskläger sei 1913 als ungelernter Bahnarbeiter in den Dienst der Bundesbahnen eingetreten und bisher dort als Gramper verwendet worden. Weichen habe er nur gelegentlich und zwar nur auf Veranlassung und unter Aufsicht eines kompetenten Beamten gestellt. Am 10. Juni 1927 habe er nach längerem Unterbruch den Abfertigungs- und Weichenwärterdienst zugleich versehen müssen. Dem Ansuchen des Draisinenführers um Einlegung der Draisinefahrt habe er entsprochen, nachdem er vom diensttuenden Beamten der Station Sissach dazu angehalten worden sei. In der Aufregung darüber, dass ihm eine seine Kompetenzen übersteigende Verrichtung zugemutet werde, habe er die unrichtige Weiche gestellt. Ein Verschulden treffe ihn also nicht. Übrigens könne auch objektiv von einer Eisenbahngefährdung nicht die Rede sein. Die Draisinenfahrer seien nicht gefährdet gewesen und die Draisine sei nur wenig zu Schaden gekommen. Nach der bundesrätlichen Verordnung vom

11. November 1925 betreffend das bei Gefährdung oder Unfällen im Bahn- und Schiffbetrieb zu beobachtende Verfahren sei eine Gefährdung nur dann erheblich im Sinne von Art. 67 BStR, wenn der Schadensbetrag 1000 Fr. übersteige.

C. — Die Staatsanwaltschaft Baselland schliesst auf Abweisung der Kassationsbeschwerde, mit der Begründung: Der von den Gerichten angenommene Tatbestand sei nicht aktenwidrig. Der Kassationskläger habe bei seiner Einvernahme nie behauptet, er habe die Einlegung der Draisinenfahrt zuerst verweigert. Die bundesrätliche Verordnung vom 11. November 1925 interpretiere den Begriff der Eisenbahngefährdung nach Art. 67 BStR nicht. Die Gefährdung einer Motordraisine sei wie die einer alleinfahrenden Lokomotive als Eisenbahngefährdung zu behandeln.

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. — Die Strafuntersuchung hat — was von der Staatsanwaltschaft Baselland zu Unrecht bestritten wird — ergeben, dass der Kassationskläger zuerst sich geweigert hatte, die Draisinenfahrt nach Sissach einzulegen und dass er darin erst einer Weisung des auf der Station Sissach diensttuenden Beamten Folge leistete. Das folgt aus dem Bericht der Kreisdirektion II SBB an das Eisenbahndepartement, der die Grundlage des späteren Verfahrens bildet und wurde auch vom Kassationskläger bei seiner Einvernahme geltend gemacht. Diese Tatsache scheint aber, obschon sie dort nicht ausdrücklich festgestellt wurde, im Strafurteil berücksichtigt worden zu sein, sodass die Rüge der Aktenwidrigkeit hierin nicht begründet ist. In allen andern Beziehungen ist sie nicht substantiiert.

2. — Art. 67 Abs. 2 BStR in der Fassung des Bundesbeschlusses vom 5. Juni 1902 lautet:

« Wer durch Fahrlässigkeit die Sicherheit des Eisenbahn-, Dampfschiff- oder Postwagenverkehrs erheblich

gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und, wenn ein Mensch bedeutend verletzt oder getötet, oder wenn sonst ein erheblicher Schaden verursacht worden ist, mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft. Mit der Gefängnisstrafe kann auch Geldbusse verbunden werden. In leichteren Fällen kann der Richter auf Geldbusse allein erkennen. »

a) Bei der Beantwortung der Frage, ob eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs vorliege, ist davon auszugehen, dass der ursprüngliche Art. 67 BStR wie folgt lautete:

« Gegen Beschädigung und Gefährdung von Post- oder Eisenbahnzügen gelten folgende Vorschriften:

a) Wer durch irgend eine Handlung absichtlich Personen oder Waren, die sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder Schiffe oder auf einer Eisenbahn befinden, einer erheblichen Gefahr aussetzt, wird mit Gefängnis und wenn ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein beträchtlicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft.

b) Wer leichtsinniger oder fahrlässiger Weise durch irgend eine Handlung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängnis bis auf ein Jahr, verbunden mit Geldbusse und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängnis bis auf drei Jahre und mit einer Geldbusse zu belegen. »

In der Botschaft des Bundesrates vom 26. Oktober 1900 an die Bundesversammlung betreffend Abänderung des Art. 67 des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht vom 4. Februar 1853 (BBl 1900 IV S. 157 ff.) wurde folgende Fassung vorgeschlagen:

« Gegen Beschädigung und Gefährdung des Verkehrs von Eisenbahnen, Dampfschiffen und Postwagen gelten folgende Vorschriften:

a) wer durch irgend eine Handlung oder Unterlassung absichtlich die Sicherheit des vom Bunde betriebenen

bezw. konzessionierten Eisenbahn-, Dampfschiff- oder Postwagenverkehrs in erheblicher Weise gefährdet, wird mit Gefängnis und, wenn dabei ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein erheblicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft ;

b) wer leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch eine Handlung oder Unterlassung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche Schädigung bezw. eine derartige erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängnis bis auf ein Jahr, verbunden mit Geldbusse, und wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängnis bis zu drei Jahren und mit einer Geldbusse zu belegen.

In leichteren Fällen von fahrlässiger Gefährdung oder Schädigung kann der Richter auch bloss Geldbusse anwenden. »

Zur Begründung dieses Revisionsvorschlages wurde in der Botschaft ausgeführt : « Diese (ursprünglichen) Gesetzesbestimmungen halten einer Prüfung auf ihre Zulänglichkeit gegenüber den Bedürfnissen des Verkehrsschutzes nicht stand, was sich bei der Beratung des Entwurfes für ein einheitliches schweizerisches Strafgesetz nur zu deutlich gezeigt hat (vgl. Strooss, Grundzüge II pag. 386 ff. und Verhandlungen der Expertenkommission zum Stooss'schen Vorentwurf Bd. II pag. 235 ff. und 666 u. ff.). Nicht nur die Gefährdung von Eisenbahnzügen oder von Dampfschiffen und Wagen, welche postalischen Zwecken dienen, sollte bestraft werden, sondern die Gefährdung der Verkehrssicherheit überhaupt, soweit dadurch das Schicksal von Menschen in Gefahr gebracht wird. Handelt es sich dabei um Gefährdung des durch Eisenbahn oder Dampfschiffe vermittelten Verkehrs, dann mag dieses Moment als strafscharfend in Wirksamkeit treten. Ob eine Eisenbahn oder ein Dampfschiff oder gar ein gewöhnlicher Wagen daneben auch zur Beförderung der Post dient, fällt für die Gemeingefährlichkeit von Betriebsstörungen in

keiner Weise in Betracht. Es war vielmehr, wie sich in dem Prozess betreffend die Explosion auf dem « Mont-blanc » bei Ouchy und in andern Aufsehen erregenden Fällen gezeigt hat, geradezu ein unheilvolles Bestreben des Bundesgesetzgebers, die Strafbarkeit der Gefährdung davon abhängig zu machen, ob das Fahrzeug Personen- oder Warenpost führe (Strooss, Vorentwurf pag. 221). — Die jetzige Gesetzgebung zeigt sich auch darin unzulänglich, dass sie eine Strafbarkeit nur dann annimmt, wenn Personen oder Waren gefährdet, resp. beschädigt werden, die sich auf einer Eisenbahn, auf einem Schiffe oder Postwagen befinden. Die Gefährdung und Schädigung der Geleiseanlagen, des Rollmaterials der Eisenbahn, diejenige des Schiffskörpers, des Postwagens fällt danach strafrechtlich nicht in Betracht, eine Rechtslage, die entschieden dem wahren Willen des Gesetzgebers, wie auch den rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht, sondern einem Übersehen in der Gesetzesredaktion zugeschrieben werden muss. »

Die Entstehung der heute geltenden Vorschrift — die gegenüber dem bundesrätlichen Revisionsentwurf hierin nur redaktionelle Änderungen aufweist —, lässt also darauf schliessen, dass der Gesetzgeber in Art. 67 BStR jedes schuldhafte Verhalten unter Strafe stellen wollte, welches den technischen Bahnbetrieb in irgend einer Beziehung derart in seinem planmässigen Verlaufe stört, dass dadurch eine erhebliche Gefahr für irgend ein Rechtsgut begründet wird. Die Strafbarkeit setzt also im Gegensatz zum ursprünglichen Rechtszustand nicht mehr die Gefährdung von zum Zwecke des Transportes in einem Postfahrzeug untergebrachten Menschen und Gütern oder auch nur solcher Postfahrzeuge selbst voraus ; Voraussetzung ist vielmehr nur, dass es sich um eine der spezifisch dem technischen Bahnbetrieb inhärenten Gefahren für ein erhebliches Rechtsgut handelt. Mit dieser Auslegung stimmen auch die Materialien zu denjenigen Bestimmungen der Vorentwürfe

zu einem schweizerischen Strafgesetzbuch überein, welche den ursprünglichen Art. 67 BStR hätten ersetzen sollen. In den Motiven zum VE vom September 1893 führt Stooss zu den damaligen Art. 148 und 149 (Gefährdung des Eisenbahn- und Dampfschiffbetriebes) aus: « Während das geltende schweizerische Recht den postmässigen Personen- und Sachentransport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen strafrechtlich schützt, richten sich die Art. 148 und 149 des Entwurfes gegen alle Gefährdungen des Betriebes einer Eisenbahn oder eines Dampfschiffes, ohne Rücksicht auf den Postdienst. Denn ein Bedürfnis, den Eisenbahnen und Dampfschiffen einen besonderen strafrechtlichen Schutz zu gewähren, liegt deshalb vor, weil bei der Art ihres Betriebes durch elementare Kräfte jeder sachwidrige Eingriff in denselben die entsetzlichsten Folgen nach sich ziehen kann. Es ist nicht möglich, die einzelnen Gefährdungshandlungen zu nennen; der Täter ist strafbar, wenn er eine Gefahr für den Betrieb vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt hat. Ob eine Eisenbahn oder ein Dampfschiff Postdienst verrichtet, fällt für die gemeingefährlichen Störungen in keiner Weise in Betracht und es war, wie sich an mehreren Aufsehen erregenden Fällen gezeigt hat, ein unheilvolles Versehen des Bundesstrafgesetzgebers, die Strafbarkeit der Gefährdung von Eisenbahnen und Dampfschiffen davon abhängig zu machen, ob das Fahrzeug Personen- oder Sachenpost führe (S. 99); und in den Verhandlungen vom Januar 1895 der vom eidg. Justiz- und Polizeidepartement einberufenen Expertenkommission über den VE eines BStGB erklärte Stooss zum damaligen Art. 166 (« wer den Eisenbahn- und Dampfschiffbetrieb vorsätzlich gefährdet »); Art. 167 behandelte dann die fahrlässige Gefährdung): « Der Tatbestand des Art. 166 in seiner vorliegenden Fassung ist weiter als derjenige der entsprechenden Bestimmungen der geltenden Strafgesetze. Die geltenden Gesetze schützen den T r a n s-

port, während der Entwurf als das zu schützende Objekt den Betrieb bezeichnet. Dadurch wird z. B. auch die Gefährdung einer einzelnen Lokomotive oder eines leeren Zuges getroffen. Den Begriff des Betriebes im Gesetze festzustellen, ist äusserst schwierig. Der Richter wird in jedem Fall danach zu entscheiden haben, ob die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gemeingefahr herbeigeführt worden ist; Störungen, welche nicht den technischen Betrieb betreffen, werden also nicht unter Art. 166 fallen. »

Die objektiven Voraussetzungen einer Eisenbahngefährdung im Sinne von Art. 67 BStR, so wie dieser nach dem Ausgeführten zu interpretieren ist, waren nun zweifellos erfüllt. Durch die unrichtige Weichenstellung war der technische Bahnbetrieb in seinem planmässigen Verlauf gestört, wodurch eine der diesem Betrieb spezifisch inhärenten Gefahren (Zusammenstoss) begründet worden ist. Auch muss diese Gefahr als erheblich im Sinne von Art. 67 BStR bezeichnet werden. Denn mit dem Auslaufen der mit mehreren Personen und mit Gerätschaften beladenen Motordraisine auf einem mit einem entgegenfahrenden Güterzug besetzten Geleise war die Möglichkeit eines Zusammentreffens der Draisine mit dem Zug an einem Ort geschaffen, wo infolge der Unübersichtlichkeit der Bahnstrecke keine irgendwie sichernden oder mildernden Massnahmen mehr hätten getroffen werden können. Es bestand also neben der immerhin nicht völlig ausgeschlossenen Gefahr einer Entgleisung des Güterzuges eine Gefahr für das Leben der Draisinenfahrer und für die Draisine selbst. Diese letzteren Gefahren allein schon sind erheblich im Sinne von Art. 67. Denn wenn bereits die Tötung oder auch nur erhebliche Verletzung eines einzelnen Menschen oder die Verursachung eines erheblichen Schadens allein zu Strafverschärfung führt, so muss die Begründung der objektiven Möglichkeit des einen oder andern dieser Schadensereignisse den einfachen Tatbestand der Eisen-

bahngefährdung erfüllen. Zudem lässt der Schlusssatz von Art. 67 Abs. 2, wonach in « leichtern Fällen » nur auf Geldbusse zu erkennen ist, darauf schliessen, dass der Begriff der erheblichen Gefährdung nicht eng interpretiert werden darf. Dass die Gefährdung einer Draisine den Tatbestand des Art. 67 BStR zu erfüllen vermag, hat der Kassationshof schon in seinem Urteil vom 20. März 1924 i. S. Spohn gegen Staatsanwaltschaft Glarus erklärt.

Nun beruft sich allerdings der Kassationskläger auf die bundesrätliche Verordnung vom 11. November 1925 betreffend das bei Gefährdungen oder Unfällen im Bahn- oder Schiffsbetriebe zu beobachtende Verfahren, welche bestimmt :

Art. 1: « Folgende im Betriebe der Eisenbahnen und konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen eingetretenen Ereignisse sind anzuzeigen :

a) alle Eisenbahn- und Schiffsgefährdungen, das heisst, alle Handlungen und Unterlassungen, durch welche die Sicherheit des Eisenbahn- oder Schiffsverkehrs gefährdet wurde (Art. 67 des BStR, Novelle vom 5. Juni 1902) ;

b) alle Unfälle, die den Tod oder die erhebliche Verletzung von Reisenden, Bahnangestellten, Schiffsbediensteten oder Drittpersonen zur Folge gehabt haben ;

c) andere Vorkommnisse, die eine wesentliche Betriebsstörung oder eine erhebliche Beschädigung der Anlage oder des Materials der Transportanstalt oder fremden Eigentums nach sich gezogen haben.

Art. 2: « Als erheblich im Sinne von Art. 1 lit. b ist eine Verletzung von Personen dann anzusehen, wenn sie voraussichtlich eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als vierzehn Tagen zur Folge haben wird.

.....
Eine Beschädigung im Sinne von Art. 1 lit. c gilt dann als erheblich, wenn der Betrag des Schadens 1000 Franken übersteigt. »

Der Kassationskläger ist der Meinung, durch Art. 2 der Verordnung würden die Voraussetzungen der Erheblichkeit einer Eisenbahngefährdung abschliessend aufgezählt. Vorliegend seien sie nicht erfüllt. Insbesondere betrage der an der Draisine entstandene Schaden nur zirka 100 Fr. Dem ist aber vorerst entgegenzuhalten, dass eine bundesrätliche Verordnung für das Bundesgericht nicht verbindlich ist und ein von diesem anzuwendendes Bundesgesetz also auch nicht verbindlich zu interpretieren vermag. Überdies ist, wie schon im BGE vom 8. Dezember 1926 i. S. Sauter u. Egger gegen Staatsanwaltschaft Aargau ausgeführt wurde, Art. 2 der VO nicht im Sinne des Kassationsklägers zu verstehen. Auf die Eisenbahngefährdung im Sinne von Art. 67 BStR bezieht sich nur Art. 1 lit. a der Verordnung, während Art. 2 nur Art. 1 lit. b und c interpretieren will, die ihrerseits nicht unter Art. 67 BStR fallende Tatbestände beschlagen. Aus der bundesrätlichen Verordnung kann deshalb nichts für die Auslegung der Erheblichkeit einer Eisenbahngefährdung hergeleitet werden.

b) Es fragt sich mithin nur noch, ob die Eisenbahngefährdung vom Kassationskläger fahrlässig verursacht worden sei. Hierbei ist zu bemerken, dass für die Besorgung des Abfertigungs- und Weichenwärterdienstes bestimmte Kenntnisse verlangt und hierüber Prüfungen abgenommen werden in der Meinung, diese Kenntnisse seien für das Amt notwendig. Wenn also die Bahnverwaltung einen hierfür nicht ausgebildeten Beamten mit der Besorgung dieser Obliegenheiten betraut, so nimmt sie damit die Möglichkeit in Kauf, dass infolgedessen einmal eine solche Obliegenheit nicht richtig erfüllt werden und daraus eine erhebliche Gefahr für den Eisenbahnbetrieb entstehen könne. Sofern die Gefährdung ausschliesslich auf die mangelnde Vorbereitung des betreffenden Beamten zurückzuführen wäre, könnte sie jedenfalls nicht diesem zum Verschulden angerechnet werden.

Im vorliegenden Falle muss nun auch angenommen werden, dass einem richtig ausgebildeten Beamten das dem Kassationskläger zur Last gelegte Versehen nicht vorgekommen wäre, insofern also die mangelnde berufliche Ausbildung des Letztern für den begangenen Fehler kausal gewesen ist. Allein es kann doch nicht behauptet werden, dass das die alleinige Ursache des Vorfalles gewesen sei. Der Kassationskläger bestreitet ja nicht, gewusst zu haben, welche Weiche er hätte stellen müssen. Er hatte auch Zeit gehabt, um sich trotz seiner offenbar zu geringen Gewandtheit in der Verrichtung dieser Funktionen darüber ins Klare zu kommen. Der Vorfall ist also immerhin auf eine Fahrlässigkeit seinerseits zurückzuführen. Sie erscheint allerdings umso geringer, als sie den Umständen nach zu schliessen nicht auf einer Nachlässigkeit beruht, sondern eher auf eine gewisse Aufregung darüber zurückzuführen ist, dass man ihm eine Verrichtung zumutete, für die er sich als inkompetent erachtete. Das alles ist aber schon von der ersten Instanz dadurch berücksichtigt worden, dass er trotz der verhältnismässig schweren Gefährdung des Eisenbahnbetriebes zu einer sehr geringen Busse verurteilt worden ist, die ihn in seiner Ehre in keiner Weise zu mindern vermag.

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Kassationsbeschwerde wird abgewiesen.

II. LEBENSMITTELPOLIZEI

LOI ET ORDONNANCES SUR LES DENRÉES ALIMENTAIRES

10. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 16 février 1928 dans la cause Roud contre Ministère public du canton de Vaud.

Loi fédérale sur le commerce des denrées alimentaires. Art. 4 et 13. Seule l'analyse officielle de la marchandise, opérée par le laboratoire compétent, fait preuve de l'adultération ou de la falsification. Par conséquent, le défaut d'analyse officielle vicie en principe toute la procédure. Les plaignants ou le Ministère public ne sont pas admis à prouver qu'une certaine analyse privée présenterait en fait des garanties équivalentes à celles d'une analyse officielle. Les prévenus sont en droit d'ignorer toute analyse privée.

En date du 2 juin 1926, un prélèvement a été opéré à la laiterie de Chesières sur le lait apporté ce jour-là par dame Roud. Le prélèvement paraît avoir été fait par la recourante elle-même, sur demande et en présence du laitier Jaunin et d'Adrien Anex, président de la Société de Laiterie.

L'échantillon bouché séance tenante, mais non cacheté ni plombé, fut mis à la poste à l'adresse de la Fédération laitière du Léman, à Vevey, qui fit procéder à une analyse du lait dans son laboratoire par les soins de son propre chimiste, l'ingénieur-agronome Besuchet. L'analyse, contrôlée par l'expert local de Vevey, le docteur ès-sciences Perriraz, aboutissait à la conclusion que le lait examiné était additionné d'eau dans la proportion de 10 %.

Une enquête fut ouverte sur dénonciation de la Fédération laitière du Léman.

Renvoyés par ordonnance du Juge de paix d'Ollon devant le Tribunal de police du district d'Aigle, Adolphe